

YHTEYSALUSLIIKENNE - TYÖRYHMÄN MUISTIO



Helsinki 1985

Kauppa- ja teollisuusministeriölle ja
liikenneministeriölle

Kauppa- ja teollisuusministeriö ja liikenneministeriö sopivat 29.12.1982 tehtäväksi selvityksen siitä, onko tarkoituksenmukaista siirtää merenkululaitoksen hoidossa oleva yhteysalusliikenne merenkululaitoksesta tie- ja vesirakennuslaitoksen hoidettavaksi. Liikenneministeriö kehotti 14.1.1983 tie- ja vesirakennushallitusta ryhtymään toimenpiteisiin edellämainitun selvityksen tekemiseksi yhdessä merenkuluhallituksen kanssa.

Työryhmä aloitti työnsä vuoden 1983 lopussa. Sen puheenjohtajana toimi yli-insinööri Pertti Makkonen TVH:n vesitieosastolta ja jäsenenä liikennetarkastaja Veijo Hiukka Turun luotsipiiristä, vesitiepäällikkö Tapio Jussila Turun tie- ja vesirakennuspiiristä sekä merenkuluntarkastaja Björn Sjöman merenkuluhallituksen liikennetoimistosta. Työryhmää avusti ins.opp. Matti Mannonen TVH:n vesitieosastolta.


Työryhmä kokoontui selvitystyön aikana kahdeksan kertaa. Työn alkuvaiheessa pyydettiin liikenteen hoidon kehittämism vaihtoehtoista lausunnot Lounais-Suomen saaristokunnilta ja muilta sidosryhmiltä.

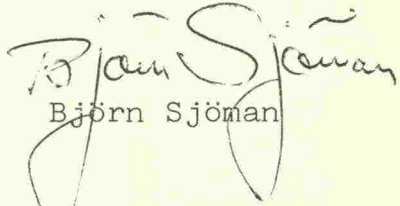
Suoritettuaan tehtävänsä työryhmä jättää kunnioittaen muistionsa kauppa- ja teollisuusministeriölle ja liikenneministeriölle.

Helsingissä 31 päivänä toukokuuta 1985


Veijo Hiukka


Pertti Makkonen


Tapio Jussila


Björn Sjöman

SISÄLLYSLUETTELO

1. Yhteysalusliikenteen kehitys ja nykytila	1
2. Yhteysalusliikenteen määrä	3
3. Yhteysalusliikenteen henkilöstö ja kalusto	4
4. Yhteysalusliikenteen hoidon kustannukset	8
5. Yhteysalusväylien ja -laiturien rakentaminen	10
6. TVL:n alukset ja alusliikenne	11
7. Saaristoliikenteen tukitoiminta	14
8. Savonlinnan saariston yhteysalusliikenne	17
9. Kehittämisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset	19
10. Vaihtoehdoista pyydetty lausunnot	28
11. Työryhmän ehdotukset	30
12. Arbetsgruppens förslag till åtgärder	32

Lyhenteet:

IH = Ilmailuhallitus
KTM = Kauppa- ja teollisuusministeriö
LM = Liikenneministeriö
MKH = Merenkulkuhallitus
MKL = Merenkulkulaitos
PLH = Posti- ja lennätinhallitus
Tlp = Turun luotsipiiri
Tp = Turun tie- ja vesirakennuspiiri
TVH = Tie- ja vesirakennushallitus
TVL = Tie- ja vesirakennuslaitos

1. YHTEYSALUSLIIKENTEEEN KEHITYS JA NYKYTILA

Vuonna 1953 valmistui merenkulkuhallitukselle (MKH) uusi kelirikkoalus Aranda, jolloin yhteysalusliikenne 10 vuoden tauon jälkeen käynnistyi Turun saariston ja Ahvenanmaan välillä. Tie- ja vesirakennushallitus (TVH) asetti vuonna 1958 veneen (TVH M1, myöhemmin Tiura) sisäsaaristoon kelirikkolii- kenteeseen. Posti- ja lennätinhallitus (PLH) rakennutti vuonna 1962 kaksi jäissäkulkuun vahvistettua yhteysalusta (Pietari Brahe ja Kristina) jotka yhä ovat toiminnassa. Vuosina 1963-1965 valmistui TVH:lle kolme (Inijo, Velkua, Hitis) ja MKH:lle yksi yhteysalus (Utö).

Vuonna 1965 asetti kulkulaitosten ja yleisten töiden minis- teriö toimikunnan selvittämään yhteysalusliikenteen järjes- tämistä saaristossa. Toimikunta totesi MKH:lla olevan par- haat edellytykset yhteysalusliikenteen hoitoon ja päätyi suo- sittamaan liikenteen hoidon keskittämistä sen alaisuuteen. Vuonna 1968 määrättiinkin TVH:n ja PLH:n yhteysalukset MKH:n hoitoon.

Lautta-aluksen tyyppinen yhteysalus Kumlinge valmistui vuon- na 1970. Seuraavat uudishankinnat tapahtuivat 1970-luvun puo- lessavälissä, jolloin rakennettiin neljä Rosala - luokan yh- teysalusta. Aluksista kolme (Rosala, Jurmo, Satava) sijoi- tettiin saaristomerelle ja yksi Saimaalle (Sääminki). Vuosi- kymmenen lopussa rakennettiin saaristomerelle raskaskulje- tusalus Ursus sekä lujitemuovinen yhteysvene Karin. 1970-luvun lopussa päättyi Arandan osuus saaristomeren kelirikko- liikenteessä. Yhteysalus Tiura poistettiin liikenteestä vuonna 1980. 1980-luvun alussa tilattiin vielä yksi Rosala - luokan yhteysalus (Skarpen) sekä pidennettiin kahta em. tyyppin aluksista 10 metrillä.

Kumlinge korvataan uudella aluksella vuonna 1985. Uusi alus on nimeltään Skiftet. Utö korvataan uudella aluksella vuonna 1986.

Vuonna 1976 valmistui kauppa- ja teollisuusministeriön (KTM) asettaman saaristoliikennetyöryhmän raportti, joka sisälsi ehdotukset ja suunnitelmat saariston liikenneolojen paranta- miseksi. Raportissa esitetyt suunnitelmat on pääosin toteu-

tettu. Vuonna 1980 asetti KTM uuden työryhmän edellisen työn jatkajaksi selvittämään Lounais-Suomen saaristoliikenteen hallinnon ja kaluston kehittämistä vuoteen 1991 asti. Raportti valmistui vuonna 1981 ja työryhmän ehdotuksia on jo osittain toteutettu mm. palkkaamalla Turun luotsipiiriin (Tlp) liikennetarkastaja. Sen sijaan kaluston kehittäminen ei ole tapahtunut työryhmän esittämällä tavalla.

Alueen tienpidon tarpeita ja kehittämisperiaatteita selvitettiin vuonna 1978 TVH:n ja Turun tie- ja vesirakennuspiirin (Tp) yhteisessä työryhmässä. Sen raportissa asetettiin päämääräksi saariston asukkaiden liikenneolojen parantaminen, maitse tapahtuvan vapaa-ajanliikenteen mahdollistaminen sekä liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

Tällä hetkellä valtion yhteysalusliikennettä Lounais-Suomen saaristossa harjoitetaan 10 reitillä (vrt. liitekartta). Lisäksi hoidetaan tilausperiaatteella tavarankuljetusliikennettä. Liikennettä hoitaa Turun luotsipiiri lukuunottamatta yhteysalus Kumlingea. Lisäksi liikennöi Savonlinnan saaristossa yhteysalus Sääminki III vuoteen 1987 saakka, jolloin se siirrettäneen Lounais-Suomen saaristoon.

Saaristossa on myös yksityistä, valtion (MKH) avustamaa reittiliikennettä. Lisäksi harjoittavat muut valtion laitokset (merivartiosto, puolustusvoimat, posti) alusliikennettä kyseisellä alueella.

Merenkulkulaitos (MKL) vastaa yhteysalusväylien kehittämisestä, rakentamisesta ja ylläpidosta. Tie- ja vesirakennuslaitos (TVL) vastaa yhteysaluslaiturien rakentamisesta ja ylläpidosta. Väylä- ja laituriverkoston sekä liikenteen suunnittelu, samoin laitureiden ja väylien 5-vuotishjelmien valmistelu tapahtuvat yhteistyössä Turun luotsipiirin (Tlp) ja tie- ja vesirakennuspiirin kesken. TVL hoitaa sovittujen yhteistoiminnan periaatteiden mukaisesti yhteysalusväylien suunnittelun ja rakentamisen.

MKL vastaa kalustohankinnoista sekä kaluston korjauksista ja kunnossapidosta. MKL (Turun luotsipiiri) hoitaa myös korvaavan liikenteen (lento- ja helikopteriliikenne) järjestelyt kelirikkoaikoina.

2. YHTEYSALUSLIIKENTEEN MÄÄRÄ

Taulukossa 1 on esitetty kuljetussuoritteet Lounais-Suomen saaristossa vuosina 1979 - 83. Luvut eivät sisällä Kumlingen suoritteita. Talven ankaruus on esitetty asteikolla kova/normaali/leuto.

Taulukosta 2 selviävät vuoden 1983 kuljetussuoritteet reiteittäin ja aluksittain.

Taulukko 1. Valtion yhteysalusten kuljetussuoritteet Lounais-Suomen saaristo

Vuosi	1979	1980	1981	1982	1983
Matkustajat	78 550	81 606	95 019	95 835	99 026
- ilmaiset henk.	41 959	48 039	60 392	61 051	63 703
- maksaneet henk.	36 591	33 567	34 627	34 784	35 323
Rahtia, tonnia	5 366	8 289	11 636	14 984	16 371
Ajoneuvoja, kpl	3 400	4 671	6 709	8 838	9 704
Maitoa, l	528 165	535 539	554 972	513 868	519 606
Talvi	K	N	L	N	L

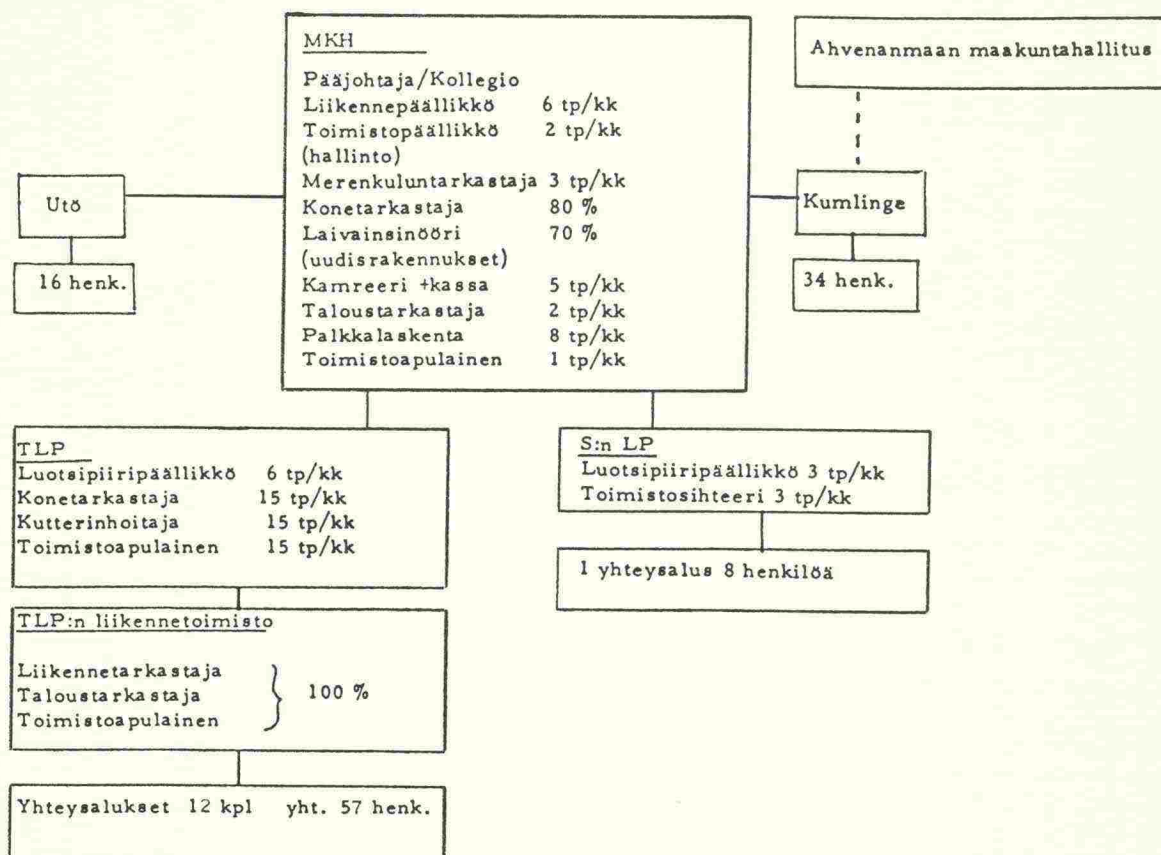
Taulukko 2. Kuljetettu matkustaja- ja tavaramäärä vuonna 1983

Reitti	Alus	Matkustajia	Tavaraa 1000 kg	Maitoa 1000 l	Autot, traktorit, eläimet ym. kpl
Iniön runkoreitti	Jurmo	23 946	1 122,9	182,1	1 929
Iniön lisäreitti	Velkua	8 963	311,7	17,9	-
Velkua-Rymättylän reitti	Satava	12 128	1 410,4	225,6	903 (eläimiä 2624)
Hiittisten runkoreitti	Rosala II	27 450	3 042,7	111,9	6 869
Hiittisten lisäreitti	Hitis	7 280	410,6	-	-
Nauvon eteläinen reitti	Iniö	2 051	285,1	-	-
Norrskatan-Nauvon reitti	Pietari Brahe	5 221	195,5	15,9	-
Korppoon-Houtskarın alue	Skarpen	44	0,7	-	3
Houtskarın reitti	Karin/Kristina	4 136	104,8	37,5	-
Turku-Utö	Utö	7 731	349,1	-	-
Tilausliikenne	Ursus	-	9 143,0	-	1) -
Savonlinnan etel. saaristo	Sääminki II	10 120	895,0	276,9	176 (eläimiä 135)
Kustavi Långnäs	Kumlinge	53 532	2) -	2) -	18 448
Yhteensä		162 602	17 271,5	867,8	28 328 (eläimiä 2 759)

- 1) Ursuksen autot ym. kulkuneuvot sisältyvät tavaramäärään.
- 2) Kumlingen tavaran- ja maidonkuljetusmäärät sisältyvät ajoneuvojen kappalemäärään.

3. YHTEYSALUSLIIKENTEN HENKILÖSTÖ JA KALUSTO

Seuraavissa kuvissa on esitetty kaaviot yhteysalusliikenteen vaatimista henkilöresursseista merenkulkulaitoksessa ja tie- ja vesirakennuslaitoksessa. Kaavioissa esitetyt työpanokset/kuukausi ovat karkeita arvioita vaadittavasta työmäärästä. TVL:n kaavioon ei ole otettu mukaan saariston lauttaliikenteen vaatimia resursseja eikä urakoitsijoiden henkilöstöä.



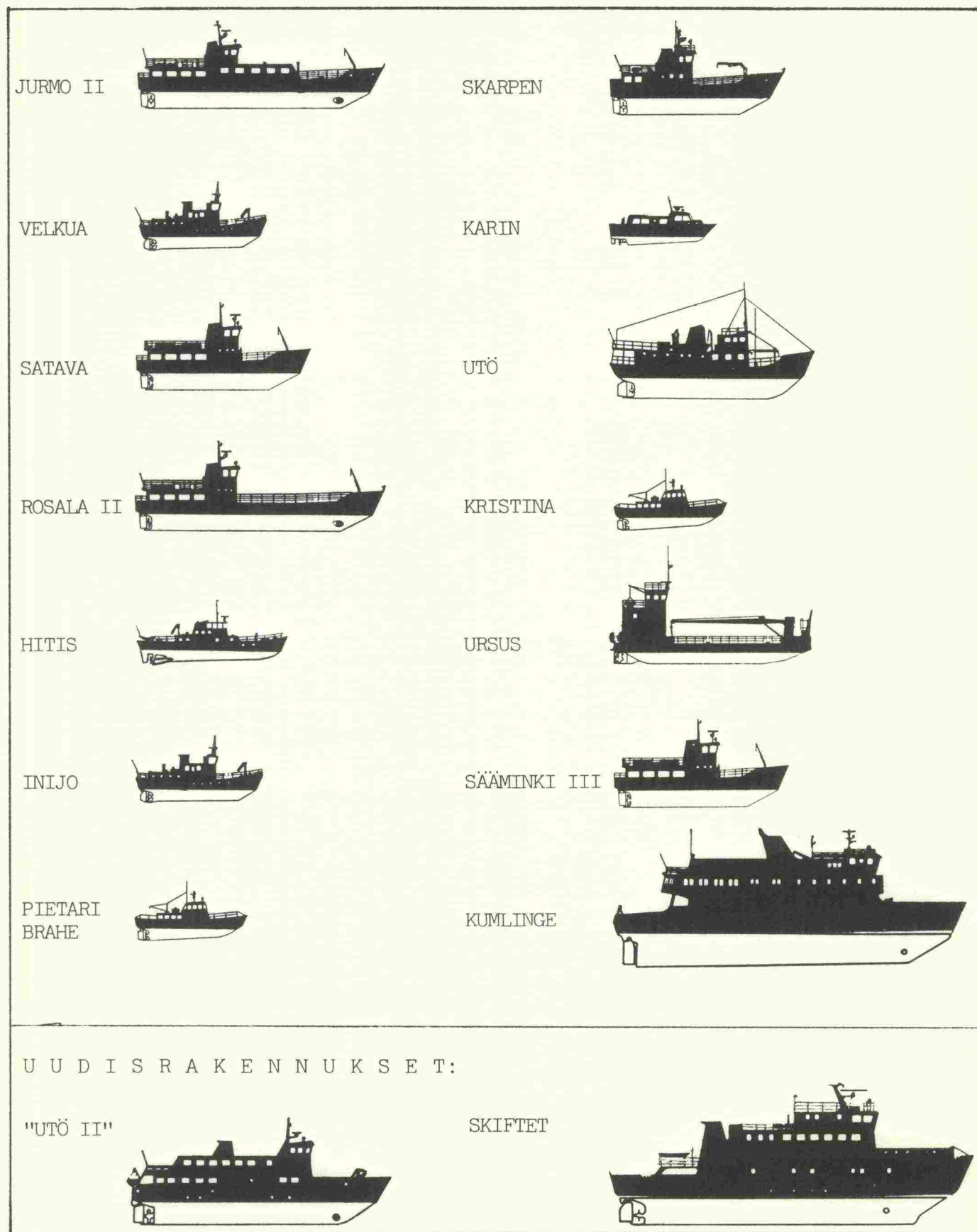
Kuva 1. Yhteysalusliikenteen vaatimat henkilöresurssit MKL:ssa

TVH/Vesitieosasto		
- rakennustoimisto		1 tp/kk
- suunnittelutoimisto		1 tp/kk

Turun tie- ja vesirakennuspiiri		
- vesitiepäällikkö (DI)		8 tp/kk
- työpäällikkö (ins.)		18 tp/kk
- rakennusmestarit 3-4 kpl	yht.	44 tp/kk
- mittausteknikko + työnjohtajat	yht.	4 tp/kk
- hinaajan kuljettaja	yht.	22 tp/kk
- työntekijät (TVL)	yht.	60 tp/kk
- piirtäjät	yht.	20 tp/kk
- tstotyöntekijät ym.	yht.	30 tp/kk

Kuva 2. Yhteysalusliikenteen vaatimat henkilöresurssit TVL:ssa

Kuvassa 3 on esitetty merenkulkuhallituksen yhteysalukset. Alusten tekniset ominaisuudet on esitetty taulukossa 3 ja alusten miehitys taulukossa 4.



Kuva 3. MKH:n yhteysalukset
mittakaava n. 1:720



Kuva 4. Rosala-luokan aluksissa on ajoneuvokuljetuksen mahdollistava keulaportti

Taulukko 3. Yhteysalusten tekniset ominaisuudet

ALUS	RAK. VUOSI	PITUUS (m)	LEVEYS (m)	SYVYYS (m)	KONET. (kW)	BRT	NOPEUS (solm)	AJO-MIEHITYS	MATKUS-TAJA-MÄÄRÄ	HENKIÖ-AUTO-MÄÄRÄ
1) JURMO II	1975	33.30	6.60	2.20	633	193.0	11	4	180	8
VELKUA	1963	17.50	4.60	2.20	232	37.40	10	2	75	-
SATAVA	1976	23.30	6.60	2.20	633	139.90	11	4	110	3
2) ROSALA II	1975	33.30	6.60	2.20	633	218.76	11	4	110	10
HITIS	1965	20.37	5.02	2.30	401	41.20	11	2	100	-
INIJO	1963	17.50	4.60	2.20	232	37.61	10	2	71	-
PIETARI BRAHE	1962	13.95	3.90	2.20	199	30.41	8	2	38	-
SKARPEN	1983	23.30	6.60	2.20	633	120.0	11	4	37	4
KARIN	1979	14.00	3.94	1.02	397	26.83	14	2	43	-
UTÖ	1964	26.95	6.92	2.80	301	144.36	10	8	105	-
KRISTINA	1962	13.95	3.90	2.20	177	30.41	10	2	38	-
URSUS	1979	27.57	10.01	1.80	344	213.45	7	4	-	-
SÄÄMINKI III	1976	23.30	6.60	2.20	633	139.90	11	4	110	3
KUMLINGE	1970	47.25	11.60	4.80	1567	704.38	14	17	200	30
UUDISRAK:(UTÖ)	1986	35.00	8.20	3.00	1200		12,5		160	
UUDISRAK:(KUML)	1985	48.59	10.55	3.75	2184		14			

1) Pidennetty 1984

2) Pidennetty 1981

ya Tiura poistettu vuonna 1980

TAULUKKO 4. Yhteysalusten miehitys vuorottelumiehistöineen

ALUS	KANSI- PÄÄLL.	KONE- PÄÄLL.	KANSI- MIEHIS- TÖ	KONE- MIEHIS- TÖ	TALOUS- HENKI- LÖK.	SIIVOOJAT	YHT.
JURMO II	2	2	4	-	-	1	9
VELKUA	2	2	-	-	-	-	4
SATAVA	2	2	4	-	-	1	9
ROSALA II	2	2	4	-	-	1	9
HITIS	2	2	-	-	-	-	4
INIJO	1	2	-	-	-	-	3
PIETARI BRAHE	2	1	-	-	-	-	3
SKARPEN	2	2	2	-	-	1	7
KARIN	2	2	-	-	-	-	4
UTÖ	2	2	6	2	4	-	16
KRISTINA	vara-alus, miehittämätön						
URSUS	2	1	2	-	-	-	5
SÄÄMINKI III	2	2	4	-	-	-	8
KUMLINGE	8	6	8	6	6	-	34
YHTEENSÄ	31	28	34	8	10	4	115



Kuva 5. Yhteysalus Kumlinge hoitaa liikennettä mantereen ja Ahvenanmaan välillä

4. YHTEYSALUSLIIKENTEEH HOIDON KUSTANNUKSET

Kaluston hankinta ja kunnossapito

Yhteysalusten hankintamenot vuodesta 1978 eteenpäin ovat olleet aluksittain eriteltynä seuraavat:

1978:	Ursus	3 520 000 mk
1978:	Karin	700 000 mk
1980:	Rosala II (pidentäminen)	1 808 000 mk
1982:	Skarpen	7 000 000 mk
1984:	Jurmo II (pidentäminen)	2 545 000 mk

Taulukossa 5 on esitetty kaluston kunnossapitokustannukset vuodesta 1978.

Taulukko 5. Yhteysalusten korjaus ja kunnossapito 1978 - 83
1000 mk

Alus	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Kumlinge	495	653	1 240	1 090	755	1 620
Muut Lounais-Suomen saariston yhteysalukset	1 137	965	1 058	1 357	1 340	1 710
Sääminki	56	141	59	90	579	99
Yhteensä	1 688	1 759	2 357	2 537	2 694	3 429

Liikenteen hoitokustannukset

Taulukossa 6 on esitetty yhteysalusten menot ja tulot Lounais-Suomen saaristossa vuosina 1979 - 83. Yhteysalus Kumlinge, joka liikennöi mantereelta Ahvenanmaalle, ei sisälly taulukon summiin.

Taulukossa 7 menot vuodelta 1983 on eritelty aluksittain. Mukana ovat myös Kumlinge ja Sääminki, joka liikennöi Savonlinnan saaristossa.

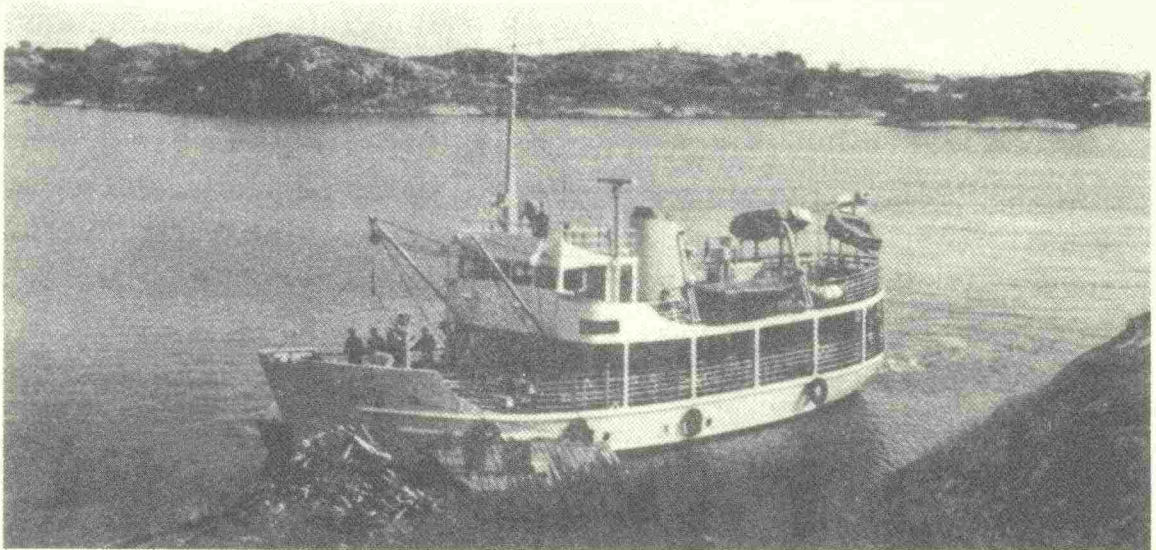
Taulukko 6. Valtion yhteysalusten menot ja tulot (1000 mk)
Lounais-Suomen saaristo

	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Palkat	3 106	3 485	4 182	5 124	5 954	7 308
Polttoaineet	584	793	1 187	1 877	1 879	2 181
Korj. + kunn.	1 137	965	1 058	1 357	1 340	1 710
Muut menot	214	299	279	344	416	581
Menot yhteensä	5 041	5 542	6 706	8 702	9 589	11 780
Tulot	149	156	173	198	238	274

Yhteysalus Kumlinge ei ole luvuissa mukana

Taulukko 7. Valtion yhteysalusten menot v. 1983

Alus	Palkkakus- tannukset	Alusten korj.	Polttoaine	Toiminta- men.	Muut menot	Yhteensä
Jurmo	1 001 808	155 263	447 238	21 695	12 647	1 638 651
Velkua	400 974	151 725	13 771	6 992	8 513	581 975
Satava	967 469	64 120	314 593	20 983	41 532	1 408 697
Rosala II	830 485	96 904	430 478	35 575	22 712	1 416 154
Hitis	443 724	135 050	183 210	9 032	9 021	780 037
IniJo	358 305	517 390	88 964	9 371	56 124	1 030 154
Pietari Brahe	294 626	36 552	58 159	8 822	1 911	400 070
Skarpen	30 807	-	28 138	11 153	12 561	82 659
Karin	385 988	72 260	85 047	3 929	3 178	550 402
Utö	2 008 040	165 564	322 103	169 384	37 298	2 702 389
Kristina	13 910	21 212	51 158	903	1 998	89 181
Ursus	573 138	247 726	149 103	25 174	15 610	1 010 751
Sääminki	753 314	98 939	387 114	158 507	19 173	1 417 047
Kumlinge	4 456 964	1 619 680	2 423 497	389 014	84 380	8 973 534
Yhteiskustannukset		3 389	3 563	45 705	44	52 701
Yhteensä	12 519 552	3 385 774	4 986 136	916 239	326 702	22 134 402



Kuva 6. Yhteysalus Utö liikennöi välillä Turku-Utö

5. YHTEYSALUSVÄYLIEN JA -LAITURIEN RAKENTAMINEN

Taulukossa 8 on esitetty yhteysalusväylien ja -laitureiden sekä näihin liittyvien rakenteiden suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitokustannukset sekä tielaitureiden kustannukset vuosina 1978 - 83. Rakennetut laiturit on esitetty taulukossa 9.

Taulukko 8. Lounais-Suomen saariston yhteysaluslaituri- ja väyläkustannukset v. 1978 - 1983 (1 000 mk)

	1978	-79	-80	-81	-82	-83
yhteysaluslaiturien rakentaminen	2 659	1 437	1 176	1 938	1 481	1 215
laiturielementit	551	475	384	-	499	596
laituritiet	-	133	299	286	-	-
odotustilat	-	-	-	-	-	219
laiturien kunnossapito	54	173	131	108	8	26
TVL, vesitiet yhteensä	3 264	2 218	1 990	2 332	1 988	2 056
TVL, tielaiturit yhteensä	103	1 088	563	-	301	357
väylien tutk. ja suunnittelu	541	447	171	96	137	196
väylien ruoppaus	200	403	451	299	844	290
väylien merkintä	-	-	522	474	93	444
MKH, yhteysalusväylät yhteensä	741	850	1 144	869	1 074	930
Kaikki yhteensä	4 108	4 156	3 697	3 201	3 363	3 343

TAULUKKO 9. TVL:n Turun piirin rakentamat yhteysaluslaiturit v. 1978-1983

Reittialue	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Iniö				Jumo		Äselholm par.
Velkua - Rymättylä	Korvenmaa Salavainen kpp. Röölä kpp. (T)	Pakinainen Velkuanmaa kpp.	Palva kpp.			Lailuoto Munnimaa Palva od.tila Salavainen od.tila Ruotsalainen od.tila Pakinainen od.tila
Hiittinen	Bergö Vänö					Högsåra od.tila Vänö od.tila
Nauvo et.	Löckholm Trunsö Borstö		Gullkrona Stengskär	Knivskär	Brännskär Rockelholm	Pensar od.tila
Norrskata - Nauvo pohj.	Ävensör		Innamo Järvsör	Haverö Kälö		Maskinnamo od.tila Haverö od.tila
Korppoo				Finnö Lillpensar Österskär	Elvsö Storpensar	Brunskär Kälö Havträsk (T)
Houtskari	Själö	Härklot Lempnäs Sördö Sövdeholm			Roslax (T)	Roslax od.tila (T) Själö od.tila
Utö	Berghamn	Pärnäinen (T)	Aspö par.		Jurmo par.	
Parainen			Granvik par.(T)			

kpp. = keulaporttipaikka, T = tielaiturihanke, od.tila = odotustila matkustajia varten

Lounais-Suomen saaristossa on TVL:lla käytössä viisi lautta-alusta, jotka liikennöivät Korppoon ja Norrskatan sekä Korppoon ja Houtskarın välillä. Samanaikaisesti liikenteessä on kaksi alusta. Lautta-alusten tekniset tiedot on esitetty taulukossa 10.

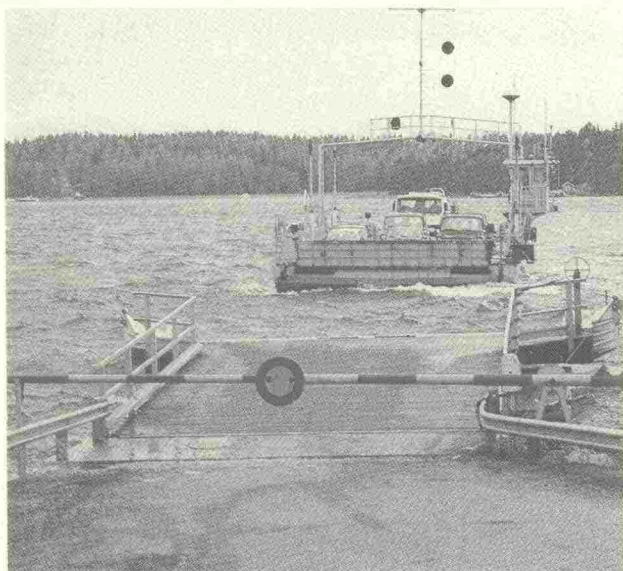
Taulukko 10. Käytössä olevat lautta-alukset

Aluksen nimi	Replot 2	Meritie	Nagu 2	Korpo	Mergus
Henkilöauto-kapasiteetti (kpl)	27-33	27-33	16-25	18-25	33
Nopeus lastattu-na (km/h)	15,5	15,5	15,8	14,0	23,1
Kantavuus (t)*	130	130	120	120	130
Miehitys (henk.)	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5

* Kaikkien lautta-alusten kantavuus sallii suurimpien sallittujen akseli- ja yhdistelmäpainojen käyttämisen

Lautta-alukset ovat miehitettynä ympäri vuorokauden, mutta yöllä aikataulun ulkopuolella ne liikennöivät vain hätätapauksissa. Jokaisessa lautassa tarvitaan kolme miehistöä ja lisäksi vapaavuorottajia ja lomasijaisia.

Lauttoja liikennöi Lounais-Suomen saaristossa yhteensä 21 kpl. Lauttapaikkoja on 19, joista Vikomin ja Paraisten-Nauvon lauttapaikoilla on käytössä kaksi lautta.



Kuva 7. TVL:lla on Lounais-Suomen saaristossa yhteensä 21 lautta

Lautat kulkevat pääsääntöisesti ympäri vuorokauden ilman aika-
taulua. Jokaisella lautalla on lautanhoitaja ja kolme koko-
päiväistä kuljettajaa sekä yksi osapäiväinen kuljettaja.

Taulukossa 11 on lueteltu lauttapaikat ja lauttojen tyypit.
Tyyppien tekniset tiedot ovat taulukossa 12.

Taulukko 11. Lauttapaikat ja lauttojen tyypit

Lauttapaikka	Väli	Kunta	Lautta- tyyppi
Parainen-Nauvo	Lillmalö-Pikku Nauvo	Parainen, Nauvo	130 R Prostvik 90 R
Vikom	Pikku Nauvo-Nauvo	Nauvo	90 R 90 V
Biskopsö	Nauvo-Biskopsö	Nauvo	42 R
Högsar	Nauvo-Högsar	Nauvo	42 R
Retainen	Nauvo-Korppoo	Nauvo-Korppoo	90 R
Vattkast	Korppoo-Vattkast	Korppoo	33 R
Saverkeit	Houtskari-Saverkeit	Houtskari	42 R
Kivimo	Houtskari-Kivimo	Houtskari	"
Mossala	Björkö-Mossala	Houtskari	"
Våno	Stortervolandet- Mielisholm	Parainen	"
Attu	Mielisholm-Attu	Parainen	"
Lövö	Storsolvholm-Lövö	Dragsfjärd	"
Merimasku	Askainen-Merimasku	Merimasku	"
Kirveenrauma	Röölä-Airismaa	Rymättylä	"
Hämmärönsalmi	Airismaa-Aaslaluoto	Rymättylä	"
Pinoperä	Taivassalo-Pinoperä	Taivassalo	"
Vartsala	Kustavi-Vartsala	Kustavi	90 R
Harvaluoto	Piikkiö-Harvaluoto	Piikkiö	42 R
Kokkila	Kokkila-Kemiö	Halikko	42 R

Taulukko 12. Lautat jaoteltuna kantavuuden mukaan

Kantavuus (t)	130	90	90	42	42	33
Kuljetustapa	R	R	V	R	V	R
H-autokapasiteetti	34	21	21	10	10	8
Nopeus lastattuna	15,8	12	10,0	10,8	9,0	10,8
Miehitys	2	1-2	1	1	1	1

Kaikkien lauttojen kantavuus sallii suurimmat sallitut akseli- ja yhdistelmäpainot sekä ajoneuvojen mitat paitsi 33 tonnin lautta, jolla yhdistelmäpaino on rajoitettu 33 tonniin ja ajoneuvoyhdistelmän pituus 19 metriin.

R = ruoripotkuri, V = vaijeriveto

Lauttojen ja lautta-alusten lisäksi on TVL:lla koko maassa yhteensä noin 40 muuta alusta. Alusten tyypit ja lukumäärä selviävät taulukosta 13. Suluissa oleva lukumäärä ilmaisee, kuinka monta ko. tyyppin venettä on Turun tie- ja vesirakennuspiirissä.

Taulukko 13. Muut TVL:n alukset

Alus	lukumäärä kpl	pituus m	konetehto kW
Jäänmurtaja	1 (-)	30,0	1200
Hinaajat	8 (2)	10,1...15,0	72...228
Työveneet	13 (1)	10,0...13,3	40...200
Moottori- veneet	22 (4)	4,9...10,1	30...375



Kuva 8. Lauttayhteyksiä pyritään vähentämään rakentamalla uusia siltoja

7. SAARISTOLIIKENTTEEN TUKITOIMINTA

MKH myöntää tukea saaristolaisten kulkuyhteyksiä hoitaville liikennöitsijöille. Avustukset vuosina 1978-83 on esitetty taulukossa 14. Avustusten reaaliarvo on pysynyt karkeasti ottaen ennallaan. Lounais-Suomen matkustajamäärät valtion tuella liikennöivillä aluksilla ovat tänä aikana nousseet lähes nelinkertaisiksi ja muiden alueiden määrät pudonneet runsaaseen kolmasosaan.

Taulukko 14. Valtion avustusmäärät saaristolaisten kuljetusten tukemiseksi (momentti 32.10.40)

Vuosi	Lounais-Suomen saaristo (mk)	Muut saaristo-alueet (mk)	Yhteensä (mk)
1978	445 022	50 900	495 922
1979	451 600	137 497	589 087
1980	413 000	143 500	556 500
1981	499 000	160 000	659 000
1982	569 000	139 000	708 000
1983	590 000	142 104	732 104

Valtion hyväksymät korkotukilainat ja maksetut korkotuet selviävät taulukosta 15. Korkotukilainoja hyväksytään saaristoliikenteessä käytettävien alusten peruskorjauksiin ja uudishankintoihin.

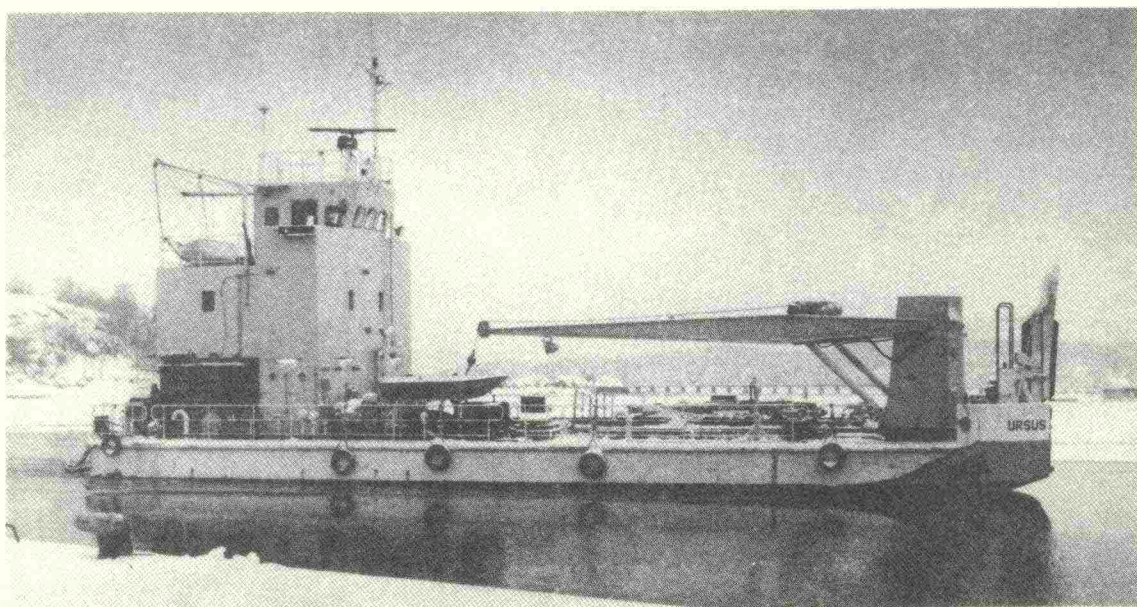
Taulukko 15. Valtion hyväksymät korkotukilainat sekä maksetut korkotuet (momentti 32.10.41)

Vuosi	Valtion hyväksymien korkotukilainojen suuruus (mk)	Valtion maksama korkotuki (mk)
1978	135 000	5 993
1979	150 000	5 421
1980	137 000	9 184
1981	195 000	15 773
1982	300 000	16 422
1983	159 000	18 115

Taulukossa 16 on esitetty yksityisten, valtion tuella liikennöivien alusten matkustajamäärien ja tavarakuljetusten kehitys vuodesta 1978 vuoteen 1983. Kappaletavarakuljetusten määrän huomattava lasku Lounais-Suomen saaristossa vuodesta 1981 alkaen johtuu valtion raskaskuljetusalus Ursuksen käyttöönotosta saaristossa.

Taulukko 16. Valtion tuella liikennöivien alusten kuljetus-suoritteet vuosina 1978 - 1983

Vuosi	Matkustajat		Kappaletavara	
	Lounais-Suomi	muut alueet	Lounais-Suomi	muut alueet
1978	2 390	3 601	1 606 t	846 t
1979	2 783	2 441	1 577 t	178 t
1980	3 320	3 047	1 428 t	160 t
1981	4 191	1 069	640 t	256 t
1982	4 757	1 719	598 t	292 t
1983	8 869	1 319	536 t	334 t

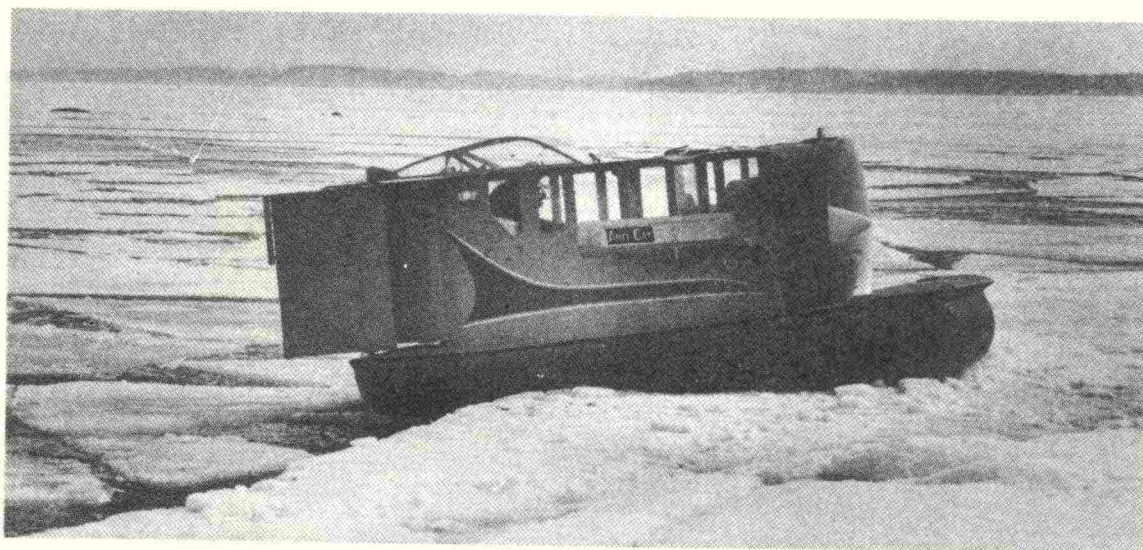


Kuva 9. Kappaletavarakuljetuksista Lounais-Suomen saaristossa huolehtii raskaskuljetusalus Ursus

Valtio tukee kelirikkoaikana myös yksityisten ilma-alusten lentotoimintaa ilmailuhallituksen (IH) määrärahan kautta. Ilma-alukset tarjoavat kuljetuspalveluja yhteysalusliikenteen ollessa jäästeiden takia vaikeutunut tai keskeytyksissä. Toimintaa ohjaa työryhmä, jossa on edustajat Turun keskuslentoasemalta, saaristokunnasta sekä Turun luotsipiiristä. Vuodesta 1984 lähtien on toimintaa hoidettu luotsipiiristä käsin. Matkustajamäärät ja käytetyt määrärahat vuosina 1978 - 1984 selviävät taulukosta 17.

Taulukko 17. Kelirikkolentoliikenteen matkustajamäärät ja lentoliikenteeseen käytetyt määrärahat

Vuosi	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Matkustajia yht.	135	250	240	172	274	169	249
- pienkoneilla	81	149	170	70	195	61	136
- helikoptereilla	54	101	70	102	79	108	113
Kelirikkokauden pituus pv	34	52	61	37	96	54	46
Käytetyt määrä- rahat mk	24600	40200	51000	51600	65100	71700	76200



Kuva 10. Ilmatyynyalus pystyy liikennöimään pahimmankin kelirikon aikana

8. SAVONLINNAN SAARISTON YHTEYSALUSLIIKENNE

Savonlinnan saaristossa liikennöi kaksi yhteysalusta, valtion omistama Sääminki III ja yksityinen, valtion avustama ma Ara. Sääminki liikennöi arkisin ja lauantaisin yhden vuoron saaristosta Savonlinnaan ja takaisin. Sen reitin varrella on kahdeksan saarta joihin TVL rakensi Sääminkiä varten laiturit vuosina 1974 - 75. Laiturien rakentamiskustannukset olivat noin 1,8 milj.mk. Ne on luovutettu Savonlinnan kaupungille ja niiden kunnossapito on kaupungin vastuulla. Laiturien kunto on viime vuosina heikentynyt. Peruskorjauksesta vastaa TVL.

Moottorialus Ara liikennöi arkisin yhden vuoron saaristosta Savonlinnaan ja takaisin. Sen reitin varrella on viisi saarta, joiden laiturit ovat vaatimattomia. Ara ei pysty liikennöimään jäissä, joten sen liikennealueella on kelirikko-ongelmia.

Taulukko 18. Alusten liikennemäärät vuosina 1978 ja 1983

	Sääminki		Ara	
	1978	1983	1978 ^{*)}	1983
maksuvap. matkustajat	8 800	6 477	-	-
maksulliset - " -	3 800	3 643	1 115	470
kappaletavaraa (tn)	572	822	105	120
polttoaineita (tn)	80	72	-	-
ajoneuvoja (kpl)	127	131	-	-
maatalouskoneita (kpl)	85	45	-	-
eläimiä (kpl)	127	135	-	-
maitoa (l)	395 000	276 868	-	-

^{*)} Vuodesta 1982 Aran reitti on laajentunut käsittämään entisen ma Pellan reitin. (1978 Ara + Pella)

Säämingin liikenteen piirissä on kaikkiaan 190 saaristolaisista (vuonna 1981), Aran laajennetulla reitillä on 62 saaristolaisista, joista 14:lle Ara on ainut järjestetty liikenneyhteys. Aran reitillä on runsaasti reittiä hyväksikäyttävää kesämökkiasutusta.

Taulukko 19. Alusten tekniset tiedot

Alus	Sääminki III	ma Ara
rakennusvuosi	1976	1960
pituus	23,30 m	10,5 m
leveys	6,60 m	3,0 m
syväys	2,20 m	0,9 m
koneteho	633 kW	51 kW
nopeus	11 s	10 s
ajomiehitys	4 henk.	1 henk.
matkustajamäärä	110 henk.	24 henk.

Yhteysalusväylien ja -laitureiden rakentaminen on saatu valmiiksi viime vuosikymmenellä, eikä kustannuksia ole viimeksi kuluneina kuutena vuotena ollut. Väylämerkkejä on vähäisessä määrin uusittu Saimaan syväväylien parantamisen yhteydessä, mutta kustannukset on merkitty syväväylähankkeelle.

Vuonna 1981 kutsui Mikkelin tie- ja vesirakennuspiiri kokoon työryhmän, jonka tehtävänä oli laatia Savonlinnan eteläisen saariston liikenneolojen kehittämissuunnitelma. Työryhmässä oli edustajia Saimaan luotsipiiristä, Savonlinnan kaupungista, Etelä-Savon seutukaavaliitosta, Mikkelin läänin maakuntaliitosta, Mikkelin tie- ja vesirakennuspiiristä ja TVH:stä. Suunnitelma valmistui vuonna 1982, ja TVH on hyväksynyt sen.

Suunnitelman mukaan yhteysalusliikenne tällä alueella päättyy vuoden 1986 lopussa, jolloin Sääminki III siirrettäneen Lounais-Suomen saaristoon. Saariston liikenne järjestetään parantamalla ja perustamalla yksityistielautta-yhteyksiä sekä rakentamalla yksityis- ja paikallisteitä. Suunnitelman kokonaiskustannukset ovat noin 9 milj.markkaa.

Edelläolevan johdosta ei Savonlinnan saariston yhteysalusliikennettä käsitellä tässä selvityksessä enempää.

9. KEHITTÄMISVAIHTOEHDOT JA NIIDEN VAIKUTUKSET

A. Nykytila

Lounais-Suomen saariston yhteysalusliikenteen tämän hetkisestä organisoinnista on lyhyt kuvaus raportin alussa. Seuraavassa esitetään tarkempi analyysi eräistä toiminnan osa-alueista ja työryhmän kommentteja.

1. Yhteysaluskaluston hankintapäätökset tehdään MKH:ssa. Tarveperusteen lisäksi vaikuttavat kalustohankintoihin myös alue- ja työllisyyspoliittiset seikat.

Työryhmä: Hankintapäätökset tehdään kuulematta riittävästi luotsipiirin mielipiteitä. Tieto kalustohankinnoista ei kulje MKL:n sisällä eikä MKL:n ja TVL:n välillä, minkä johdosta esim. laiturisuunnittelussa ei pystytä täysin ottamaan huomioon aluskaluston asettamia vaatimuksia. Liian myöhään tuleva tieto voi aiheuttaa muutoksia TVL:n 5-vuotishjelmaan ja työohjelmaan. Tämä aiheuttaa joskus laitureiden valmistumista myöhässä. Laitureita ei samasta syystä aina voida rakentaa taloudellisimmalla tavalla, tai niihin joudutaan tekemään kalustosta johtuvia korjauksia valmistumisen jälkeen.

2. Yhteysalusten korjaus tapahtuu yksityisillä telakoilla. Huolloista ja peruskorjauksista järjestetään tarjouskilpailut, joiden perusteella telakat valitaan. Luotsipiirin korjaushenkilöstö pystyy tekemään vähäisiä korjauksia ja huoltotöitä.

TVL:n piirikorjaamon henkilöstö suorittaa saariston lautta-alusten ja lauttojen korjaustöitä. Vuosihuollot ja peruskorjaukset teetetään kuitenkin ulkopuolisilla telakoilla, peruskorjaukset tarjouskilpailun perusteella.

Työryhmä: Alusten korjaustoiminnassa ei ole tarvetta yhteistyön lisäämiseen. Nykyinen järjestelmä toimii hyvin, eikä TVL:n piirikorjaamolla ole nykyisillä resursseilla mahdollisuutta hoitaa MKH:n yhteysalusten korjauksia. Resurssien lisääminen ei myöskään ole tarkoituksenmukaista, koska korjauksia tuskin saataisiin tehtyä nykyistä edullisemmin. Merenkulkuhallituksen alukset olisivat todennäköisesti toisarvoisessa asemassa TVL:n korjaamolla. Lisäksi Tlp:n hoidettavaksi jäisi joka tapauksessa luotsikutterien ja muiden luotsipiirien veneiden korjaus.

Koska MKH:n konetarkastajan työstä suurin osa koskee yhteysalusten korjaustoimintaa, tulisi konetarkastaja siirtää Turun luotsipiiriin. Samalla tulisi omaehtoista korjaustoimintaa tehostaa. Yhteysalusten korjaustoiminnan hoitamiseen osoitetut varat tulisi kokonaisuudessaan siirtää piirin käyttöön, jolloin korjaustoiminnan ohjelmointi ja vastuu olisivat samassa yksikössä kuin liikenteen hoito.

3. Väyläverkko- ja liikennesuunnittelu sekä yhteysalusväylien ja -laitureiden rakentamistoimenpiteiden ohjelmointi koordinaadaan Turun luotsipiirin ja Turun tie- ja vesirakennuspiirin muodostamassa yhteysalusväylien projektiryhmässä MKL:n ja TVL:n yhteistoimintaperiaatteiden mukaisesti. Käytännössä luotsipiiri vastaa liikennesuunnittelusta ja tie- ja vesirakennuspiiri hoitaa rakennustoimenpiteiden ohjelmoinnin.

Työryhmä: Koordinaatio piiritasolla on riittävä ja yhteistyö toimii hyvin.

4. Yhteysalusliikenteen hoidosta vastaa luotsipiiri. MKH hoitaa kuitenkin Kumlingen ja Utön henkilöstöhallinnon sekä Kumlingen huolto- ja korjaustoiminnan. Ahvenanmaan maakuntahallitus hoitaa Kumlingen liikennejärjestelyt. Kun Kumlinge korvataan uudella aluksella (Skiftet), siirtyy liikenteen hoito tältä osin maakuntahallitukselle, ja MKH:n hoidettavaksi jäävät ainoastaan Utö-laivan henkilöstöasiat.

Merivartioston alukset avustavat hätäkuljetuksissa ja antavat virka-apua MKL:lle. Lisäksi alueella on valtion avustama yksityistä yhteysalusliikennettä, Ahvenanmaan maakuntahallituksen järjestämää liikennettä sekä yksityisten liikennöimiä vesibusseja ja -takseja. Myös Turun rannikkotykistörykmentin aluksissa on yksityisillä rajoitettu matkustusmahdollisuus. Postilla on saaristossa muutamia veneitä, mutta niitä ei ole katsastettu henkilöliikenteeseen. Luotsipiirissä yhteysalusliikenneasiat hoitaa liikennetoimisto, jonka henkilöstö ilmenee kuvasta 1.

Työryhmä: Vuonna 1985 käyttöön otettava yhteysalus Skiftet vuokrataan Ahvenanmaan maakuntahallitukselle, joka hoitaa kaikki Skiftetin liikennöintiin liittyvät asiat. Tällöin jää yhteysalusliikenteen hoitoon liittyvistä asioista MKH:n vastuulle ainoastaan Utö-laivan henkilöstöhallinto. Muiden alusten (pl. Skiftet) henkilöstöhallinto hoidetaan Turun luotsipiirissä, jonne myös Utön henkilöstöasiat on johdonmukaista siirtää.

Turun luotsipiirin käytössä on 12 yhteysalusta. Kaluston ikä ja kapasiteetti huomioonottaen alusten käyttö ei ole kaikissa tilanteissa tarkoituksenmukaista. Alusliikenteen loppuessa joko tilapäisesti tai kokonaan talvikaudeksi, ei luotsipiirillä ole käytettävissään mitään korvaavaa kalustoa. Tämän vuoksi ehdotetaan ilmailuhallituksen määrärahan kelirikkoliikennetoimintaan siirtämistä MKH:lle, sekä sopivan kaluston ostamista tai vuokraamista em. toimintaa varten. Tähän ehdotukseen suhtautuu IH:kin periaatteessa myönteisesti.

B Nykyisen järjestelmän parantaminen

Yhteysalusliikenteen hoidon kehittäminen tapahtuisi vaihtoehdossa B nykyisen järjestelmän pohjalta parantamalla eri osapuolten välistä yhteistyötä.

1. Kalustohankinnat suunniteltaisiin tässä vaihtoehdossa MKH:n, Tlp:n ja TVL:n välisenä yhteistyönä. Luotsipiirin

mielipiteet kaluston käyttäjänä ja toisaalta TVL:n mielipiteet yhteysaluslaiturien ja -väylien rakentajana tulisivat näin huomioonotetuiksi kalustoa kehitettäessä. Myös väylä- ja liikennepaikkainvestointien ajoitus paranisi, kun tieto tulevasta kalustosta saataisiin ajoissa.

2. Saariston yhteysalusliikenteen koordinointi tapahtuisi Turun luotsipiirin liikentoimistossa. Luotsipiiriin palkattaisiin konetarkastaja joko perustamalla uusi virka tai siirtämällä MKH:sta konetarkastaja Turkuun. Luotsipiiriin palkattaisiin myös kaksi koneasentajaa. Kaluston korjaustoiminnan määrärahat sekä määrärahat talviliikenteen hoitoa varten siirrettäisiin piirin käyttöön.
3. Luotsipiirin mielipiteet otettaisiin merenkulkuhallituksessa nykyistä paremmin huomioon yhteysalusliikenteeseen liittyviä päätöksiä tehtäessä. Päätösvaltaa delegoitaisiin mahdollisimman paljon MKH:sta luotsipiiriin. Mahdollisia delegoitavia asioita ovat huolto- ja korjaustoiminta, Utö-laivan hallinnolliset asiat sekä lausuntojen antaminen yksityisille myönnettävistä avustuksista ja avustusten valvonta.

C. Täydellinen siirto TVL:lle

Vaihtoehdossa C siirrettäisiin kaikki yhteysalusliikenteen hoitoon liittyvät tehtävät TVL:n hoidettaviksi. TVL:lle siirtyisivät tällöin seuraavat tehtävät:

- yhteysalusväylätöiden ohjelmointi
- väyläverkko- ja liikennesuunnittelu
- väylien suunnittelu ja rakentaminen kokonaisuudessaan, mukaanluettuna rahoitus
- liikenteen hoito
- yhteysalusväyläinvestointien rahoitus
- kalustoasiat
- yksityisen liikenteen tukeminen.

1. Kaluston hankintapäätökset tehtäisiin TVL:ssa.

Työryhmä: Kalusto ja liikennepaikat soveltuisivat hyvin yhteen.

2. TVL:n laivanvarustustoiminta kasvaisi oleellisesti.

Työryhmä: TVL:n nykyinen aluskalusto käsittää etupäässä veneitä (kts. taulukko 13), joten TVL:n asiantuntemus laivanvarustuksessa on heikko. Tästä syystä yhteysaluskaluston varustustoiminta soveltuisi erittäin huonosti TVL:lle.

3. Yhteysalusten korjaukset tehtäisiin TVL:n piirikorjaamolla ja yksityisillä telakoilla.

Työryhmä: TVL:n piirikorjaamon resursseja olisi lisättävä. Luotsipiirin korjaamon resursseja tuskin voitaisiin vastaavasti vähentää, sillä sen hoidettavaksi jäisi edelleen mm. luotsikutterien korjaus. Korjaustyö piirikorjaamolla tulisi todennäköisesti yksityisiä korjaamoja kalliimmaksi.

4. Yhteysalusväyläohjelman teko siirtyisi TVL:n vastuulle, samoin väyläverkko- ja liikennesuunnittelu sekä väylien suunnittelu ja rakentaminen kokonaisuudessaan.

Työryhmä: Kun muun väylästön suunnittelu (nippuhinausväyliä lukuunottamatta) jäisi edelleen MKH:n tehtäväksi, jakautuisi väylästön toteuttaminen entistä enemmän kahdelle virastolle, mikä ei olisi tarkoituksenmukaista. Lisäksi MKH:n merenmittausretkikuntien käyttö yhteysalusväylätutkimuksiin vaikeutuisi.

5. Turun luotsipiirin liikennetoimisto tulisi tarpeettomaksi sen tehtävien siirtyessä TVL:lle. Turun tie- ja vesirakennuspiirin olisi luotava uusi organisaatio yhteysalusliikenteen hoitoa varten.

Työryhmä: Liikenteen hoito TVL:ssa vaatisi enemmän resursseja kuin nykyisin MKL:ssa, koska asiat ovat TVL:lle vieraita. MKL:n henkilöstöä ei pystyittäisi supistamaan muutosta vastaavsti, joten henkilöstön kokonaismäärä kasvaisi.

6. Liikennepalvelujen tuottaminen ja siihen liittyvä päätöksenteko siirtyisi liikenneministeriön (LM) alaisuuteen, jolle muutkin liikenneasiat kuuluvat.

Työryhmä: Tässä mielessä toiminnan siirto TVL:lle olisi luonteva ratkaisu.

Liikenteen hoidon on tarkoituksenmukaista olla keskitettynä yhdelle virastolle. Merenkululaitos on vuodesta 1968 vassannut yhteysalusliikenteestä ja kehittänyt sen palvelukykyä ja tehokkuutta. MKL:lla on valmiina merenkulullinen asiantuntemus sekä liikenteen hoidosta kertynyt kokemus ja ammattitaito. TVL:lla sitä vastoin ei ole edellytyksiä yhteysalusliikenteen käytännön hoitoon ammattikoulutetun henkilökunnan ja kokemuksen puuttuessa. Jos liikenteen hoito siirrettäisiin TVL:lle, tarvitsisi se uutta ammattitaitoista henkilöstöä samalla kun MKL:n asiantuntemus ja kokemus menisi hukkaan. Tämän vuoksi ei yhteysalusliikenteen hoidon siirtäminen TVL:lle ole perusteltua.

Lopuksi työryhmä toteaa vaihtoehdosta C, että ammattiliitot ovat ilmoittaneet vastustavansa siirtoa TVL:n alaisuuteen. Perusteena tälle on esitetty MKL:n merenkulullinen asiantuntemus, valmis organisaatio ja kokemus TES-asioissa.

D. Osittainen siirto TVL:lle

Edellä esitettyjen vaihtoehtojen lisäksi työryhmä harkitsi yhteysalusliikenteen hoidon osittaista siirtämistä TVL:lle. Tässä vaihtoehdossa toiminnan ohjaus (väyläverkko- ja liikennesuunnittelu) siirtyisi TVL:lle, mutta käytännön

liikenteenhoito jäisi MKL:lle. Työryhmä katsoi kuitenkin, että liikenteen suunnittelu ja hoito eivät voi olla eri laitoksilla, joten työryhmä ei puolla tätä vaihtoehtoa.

Tiivistelmä vaihtoehtojen A, B ja C vaikutuksista on esitetty taulukossa 20.

Taulukosta 21 ilmenevät MKH:n, Tlp:n, TVH:n ja Tp:n eri yksiköiden tehtävät em. vaihtoehtoisissa.

Tarkastelusek- tori		Koordinaatio tieliikenne/ yhteysalusliikenne	Koordinaatio ya-liiken- teen hoito/väylien ja liikennepaikkojen pito	Kaluston ylläpito	Organisaatio/ henkilöresurssit	Muut vaikutukset
Vaihtoehto						
A (nykytila)						
<ul style="list-style-type: none">- MKL ja TVL sopivat ya- väylien 5-vuotissohjel- man- MKL ja TVL hoitavat yh- dessä väyläverkko- ja liikennesuunnittelun- MKL hoitaa liikenteen- MKL rahoittaa väyläin- vestoinnit- TVL rakentaa väylät ja liikennepaikat- tietyhteyksineen- MKL hoitaa kaluston- MKL hoitaa yksityisen liikenteen tukemisen- MKL hoitaa korvaavan liikenteen järjestelyt		<ul style="list-style-type: none">- ya-liikenne MKL:lla, lauttaliikenne TVL:lla, bussiliikenne yksityi- sillä (LM antaa luvat)- maantielautta-/ya-lii- kenteen reiteissä päällekkäisyyttä	<ul style="list-style-type: none">- TVL-Tlp:n välillä toi- mi projektiryhmä- kaluston ja liikenne- paikkojen yhteensopi- vuudessa puutteita- väylä- ja liikennepaik- kainvestoinneissa ajoi- tusvaikeuksia- tieto kalustohankin- noista ei kulje MKL:n sisällä eikä laitosten välillä; hankinnat pää- tetään kaukana käyttä- jistä	<ul style="list-style-type: none">- TVL:n piirikorjaamo tekee pieniä korjauk- sia, isot teetetään telakoilla- Tlp ostaa kaikki kor- jauspalvelut	<ul style="list-style-type: none">- Yhteysalusliikenteen hoitoa ei ole riittävä- sti koordinoitu- Tlp:n liikennetoimiston resurssit ovat pienet- Liikennetoimistolla ei ole omia määrärahoja, joten toiminta on han- kalaa- Päätösvaltaa MKH-Tlp ei ole delegoitu	
B (nykyisen järjestelmän parantaminen)						
<p>Erot A-vaihtoehtoon:</p> <ul style="list-style-type: none">- MKL ja TVL suunnittele- vat yhdessä ya-kalusto- hankinnat- Tlp koordinoi kaikkea ya-liikennettä- päätösvaltaa delegoidaan MKH -> Tlp		<ul style="list-style-type: none">- paikallistason yhteis- työn lisääminen paran- taa koordinaatiota	<ul style="list-style-type: none">- tiedon kulun parantu- essa kaluston ja lii- kennepaikkojen yhteen- sopivuus paranee ja väylä- ja liikenne- paikkainvestointien ajoitusvaikeudet vähe- nevät	<ul style="list-style-type: none">- Tlp vastaa yhteysalus- ten korjaustoiminnas- ta- Tlp:n omatoimista kor- jaustoimintaa tehos- tetaan	<ul style="list-style-type: none">- yhteysliikenteen hoi- toa koordinoi Tlp- Tlp:n päätösvalta kas- vaa- Tlp:n liikennetoimis- ton resurssijälisätään	
C (käydellinen siirto)						
<p>Erot A-vaihtoehtoon:</p> <ul style="list-style-type: none">- ya-väylien 5-vuotissoh- jelman teko siirtyy TVL:lle- väyläverkko- ja liiken- nesuunnittelu siirtyy TVL:lle- väyläinvestointien ra- hoitus siirtyy TVL:lle- liikenteen hoito siir- tyy TVL:lle- kalustoasiat siirtyvät TVL:lle- yksityisen liikenteen tukeminen siirtyy TVL:lle- korvaavan liikenteen järjestelyt siirtyvät TVL:lle		<ul style="list-style-type: none">- kaikki päätösvalta sa- malle ministeriölle, ts. paremmat edellytykset koordinaatiolle- syöttöliikenne yhteys- aluksille olisi mahdol- lista saada toimimaan paremmin- päällekkäisyys poistuu	<ul style="list-style-type: none">- koordinaatio paranee koska toiminnot sa- malla virastolla	<ul style="list-style-type: none">- TVL:n laivanvarustus- toiminta kasvaa olen- naisesti- korjaamatoimintaa keskittyy TVL:lle; resurssija lisätään- Tlp:lle jää edelleen muuta korjaamatoimin- taa- korjaamojen kokonais- henkilömäärä lisään- tyy- korjaamatoiminnan ta- loudellisuus ei pa- rantune	<ul style="list-style-type: none">- MKL:n hallinnollinen henkilökunta vähenee- TVL:n hallinnollinen henkilökunta lisään- tyy- tyydyttävä organi- saatio liikenteen hoi- toa varten)- kokonaishenkilömäärä lisääntynee- yhteysliikenteen hoidon koordinointi TVL:n joh- dolla voi olla vaikea- MKL:n asiantuntemus menee hukkaan	<ul style="list-style-type: none">- liikennepoliittinen pää- töksenteko ja palvelujen tuottaminen oikealle hal- linonalalle- merennittausretkikuntien käyttö väylätutkimuksiin vaikeutuu- muu kuin ya- ja uitto- väyläsuunnittelu jää MKH:lle, ts. koordinaatio tässä mielessä huononee- ammatillitot vastustavaa

10. VAIHTOEHDOISTA PYYDETYT LAUSUNNOT

Työryhmä pyysi työn alkuvaiheessa lausunnot yhteysalusliikenteen hoidosta alueen kunnilta, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, saaristoasiain neuvottelukunnalta sekä merenkulkualan ammattijärjestöiltä. Sidosryhmille esitettiin neljä vaihtoehtoa, jotka olivat:

1. (A) Nykytilan säilyttäminen
2. (B) MKL:n ja TVL:n välisen yhteistyön kehittäminen
3. (D) Yhteysliikennetoiminnan ohjauksen siirto TVL:lle
käytännön liikenteenhoidon jäädessä MKL:lle
4. (C) Totaalinen siirto TVL:lle

Kunnista neljä kannatti vaihtoehtoa 2, kolme kuntaa oli vaihtoehtoon 4 kannalla ja kaksi kuntaa jätti vastaamatta lausuntopyyntöön. Vaihtoehtoon 2 perusteluina esitettiin mm. päällekkäistoiminnan estäminen, nykyisen systeemin hyvä toimivuus, liikenteen TVL:lle siirtämisen aiheuttamat hallinnolliset muutokset ja lisäkustannukset sekä MKL:n merenkulullinen asiantuntemus. Vaihtoehtoa 4 perusteltiin ya-liikenteen ja TVL:n lauttaliikenteen samantapaisuudella sekä tarpeella keskittää liikenteen hoito ja väylien liikennepaikkojen rakentaminen samalle organisaatiolle.

Ahvenanmaan maakuntahallitus ei ottanut kantaa organisaation uudelleenjärjestelyihin, mutta toivoi yhteistyön saaristolii-
kenneasioissa jatkuvan mahdollisissa muissakin organisaatio-
muodoissa.

Saaristoasian neuvottelukunta ei antanut lausuntoa saaristolii-
kenteen järjestelyistä.

Ammattiliitot kannattivat yhteistyön lisäämistä MKL:n ja TVL:n välillä, mutta vastustivat ya-liikenteen siirtoa TVL:lle. Perusteluina oli MKL:n asiantuntemus merenkulussa ja ya-liikenteen hoidossa. Myös TES-asioiden hoidossa on MKL:lla parempi rutiini kuin TVL:lla.

Sidosryhmien lausunnoista on yhteenveto taulukossa 22.

VASTAAJA	VAIHTOEHTO	PERUSTELUT	MUUTA
RYMÄTTYLÄ	2	Estetään päällekkäistoiminnot	Siirto TVL:lle aiheuttaisi turhia hallinnollisia muutoksia, lisäisi kustannuksia ja merenkulullinen asiantuntemus vähenisi
VELKUA	4	Kun ya-liikenne oli TVL:n hoidossa, se hoitui nykyistä paremmin	
KUSTAVI	4	Ya-liikenne on saman tapaista kuin TVL:n lossi- ja lauttaliikenne. Väylien ja liikennepaikkojen rakentaminen sekä liikenteen hoito olisi asiallista keskittää	
INIÖ	4		Palvelutaso ei saa heikentyä, saaristolaisten nykyiset etuudet on säilytettävä ja palvelut on saatava ruotsin kielellä
HOUTSKÄR	2	Nykyinen systeemi on toiminut tyydyttävästi. Ya-liikenne toiminut paremmin kuin lauttaliikenne	Lauttaliikenteen hoidossa esiintynyt byrokratiaa ja aikataulujärjestelyissä koordinoitongelmia
KORPPÖ	2		MKL:n ja TVL:n tulisi yhteistyössä koordinoida liikennettä
DRAGSFJÄRD	2		
ÅLANDS LANDSKAPSTYRELSE			On tyytyväinen Kumlingen liikenteen hoitoon; hyvän yhteistyön tulee jatkua muissakin mahd. organis. muodoissa
KONEPÄÄLLYSTÖ-LIIITTO	3 ja TVL:n lauttalukset MKL:n hoitoon	MKH:lla parhaat mahdollisuudet merenkulun hoitoon oman kalustonsa lisäksi	
LAIVANPÄÄLLYSTÖ-LIIITTO	2 Väyläverkon ja liikenteen suunnittelussa tulisi yhteistyötä lisäottaen huomioon paikallinen asiantuntemus	Päällekkäistoimintojen välttäminen. MKL:lla valmis organisaatio ja merenkulullinen ja liikenteen-hoidollinen asiantuntemus Liikennepaikkojen ja tieyhteyksien rakentaminen kuuluu TVL:lle	Vastustaa jyrkästi siirtä TVL:lle
MERIMIES-UNIONI	1,2 tai 3 TES-asioita ei pidä siirtää TVL:lle	MKH:ssa asiantuntemus TES-asioissa, siirto TVL:lle aiheuttaisi tulkintavaikeuksia	

Postipiirin kanta selvitettiin keskustelussa piiripäällikön kanssa. Posti kannattaa yhteysalusliikenteen säilyttämistä MKL:lla ja korostaa piiritason neuvotteluyhteyden ylläpitämistä laitosten välillä.

11. TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET

Saaristoliikennetoimikunta päätyi vuonna 1965 suosittamaan yhteysalusliikenteen hoidon keskittämistä merenkululaitokselle, koska MKL:lla on parhaat edellytykset hoitaa liikennettä. MKL:lla on edelleenkin ylivoimainen asiantuntemus merenkulun alalla, valmis organisaatio liikenteen hoitoa varten ja lisäksi lähes 20 vuotta enemmän kokemusta liikenteen hoidosta, kun taas TVL:llä ei ole ammattitaitoista henkilöstöä tähän toimintaan.

Tämän tosiasian sekä kohtien 9 (kehittämisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset) ja 10 (vaihtoehdoista pyydetty lausunnot) pohjalta työryhmä katsoo, että vaihtoehto C (kaikkien yhteysalusliikenteen hoitoon liittyvien tehtävien siirto TVL:lle) sisältää selvästi enemmän haittoja kuin hyötyjä. Suurimmat haitat olisivat:

- TVL:lle huonosti soveltuva laivanvarustustoiminta kasvaisi oleellisesti
- MKL:n ammattitaito liikenteen hoidossa menisi hukkaan
- henkilöresurssien kokonaistarve kasvaisi
- ammattiliitot vastustavat siirtoa.

Tämän johdosta työryhmä ei puolla vaihtoehtoa C.

Toiminnan nykytilassa on havaittu olevan eräitä lähinnä organisatorisia puutteita. Tällaisia ovat:

- yhteysaluskaluston hankinnoista ei tieto kulje ajoissa MKL:n sisällä eikä MKL:n ja TVL:n välillä
- yhteysalusliikenteen hoidon koordinointi on puutteellista
- luotsipiirin päätösvalta yhteysalusliikenteeseen liittyvissä asioissa on liian pieni.

Näiden puutteiden poistamiseksi työryhmä puoltaa vaihtoehtoa B eli nykyisen järjestelmän kehittämistä parantamalla eri osapuolten välistä yhteistyötä. Myös useimmat lausunnonantajat olivat tämän vaihtoehdon kannalla.

Työryhmä tekee seuraavat ehdotukset:

1. Yhteysalusliikenteen hoitoon liittyviä tehtäviä ei siirretä MKL:sta TVL:lle.
2. Kalustohankinnat suunnitellaan MKH:n, Tlp:n ja TVL:n välisenä yhteistyönä. Tässä tarkoituksessa MKH yhteysalus-hankintoja suunnitellessaan kutsuu muut osapuolet yhteisiin neuvotteluihin.
3. Turun luotsipiirin tehtäväksi tulee koordinoida kaikkea yhteysalusliikennetoimintaa sekä sitä korvaavaa toimintaa Lounais-Suomen saaristossa. Luotsipiirin resursseja lisätään vastaavasti.
4. Luotsipiiriin palkataan lisääntyvien tehtävien hoitoon konetarkastaja ja kaksi koneasentajaa. Luotsipiirille siirretään kaluston korjaustoimintaan osoitetut määrärahat.
5. Ilmailuhallituksen määräraha kelirikkoliikennetoimintaan siirretään MKH:lle.
6. MKH delegoi yhteysalusliikenteeseen liittyvää päätöksentekoa Tlp:lle seuraavasti:
 - Utö-laivan henkilöstöasiat siirretään Tlp:n hoidettaviksi
 - huolto- ja korjaustoiminta siirretään kokonaisuudessaan luotsipiirin vastuulle

- kelirikkoliikenteen rahoitus ja hoito annetaan luotsipiirin tehtäväksi
- Tlp antaa lausunnot yksityisille myönnettävistä avustuksista ja hoitaa avustuksiin liittyvän valvonnan.

Yhteysalusliikennetyöryhmä

12. ARBETSGRUPPENS FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Skärgårdstrafikkomittén beslöt år 1965 att rekommendera att skötseln av förbindelsefartygstrafiken skulle centraliseras till sjöfartsväsendet emedan sjöfartsväsendet har de bästa förutsättningarna för att sköta trafiken. Sjöfartsväsendet innehar fortfarande en överlägsen sakkunskap inom sjöfarten och en färdig organisation för skötseln av trafiken, samt dessutom nästan 20 år längre erfarenhet i skötseln av trafiken, medan åter väg- och vattenbyggnadsväsendet saknar yrkeskunnig personal för denna verksamhet.

På grund av detta faktum, och punkterna 9 (utvecklingsalternativen och deras inverkan) och 10 (de begärda utlåtandena om alternativen) anser arbetsgruppen, att alternativ C (överförandet av all verksamhet, som berör skötseln av förbindelsefartygstrafiken till väg- och vattenbyggnadsväsendet) klart innehåller flera nackdelar än fördelar. De största nackdelarna är:

- Rederiverksamheten, som så illa passar väg- och vattenbyggnadsväsendet, skulle växa enormt
- Sjöfartsväsendets yrkeskunskap i skötseln av trafiken skulle gå till spillo
- Helhetsbehovet av personal skulle öka
- Överförandet motarbetas av fackförbunden

På denna grund förordar arbetsgruppen ej alternativ C. I verksamhetens nuläge har vissa närmast organisatoriska brister konstaterats.

Sådana är:

- Informationen om anskaffandet av förbindelsefartyg går ej fram inom sjöfartsväsendet, ej heller mellan sjöfartsväsendet och väg- och vattenbyggnadsväsendet
- kordineringen av förbindelsefartygstrafiken är bristfällig
- lotsfördelningens beslutanderätt i frågor som berör förbindelsefartygstrafiken är för liten.

För att avlägsna dessa bristfälligheter förordar arbetsgruppen alternativ B, dvs att det nuvarande systemet utvecklas genom att samarbetet mellan parterna förbättras. De flesta som avgav utlåtande var av den åsikten att alternativ B vore det bästa.

Arbetsgruppen föreslår att:

1. De åligganden som berör skötseln av förbindelsefartygstrafiken inte överflyttas från sjöfartsväsendet till väg- och vattenbyggnadsväsendet.
2. Materialanskaffningarna planeras i samarbete mellan sjöfartsstyrelsen, Åbo lotsfördelning och väg- och vattenbyggnadsväsendet. Detta betyder, att övriga intressenter kallas till gemensamma överläggningar när sjöfartsväsendet planerar sina fartygsanskaffningar.
3. Åbo lotsfördelning koordinerar all förbindelsefartygstrafik samt sådan verksamhet, som syftar till att ersätta denna verksamhet i sydvästra Finlands skärgård. Lotsfördelningens resurser utökas i motsvarande grad.

4. Lotsfördelningens personal bör utökas med en maskininspektör och 2 st. maskinmontörer för att sköta de ökande uppgifterna. De medel som finns för reparation av fartyg m.m. överflyttas till lotsfördelningen.
5. Luftfartsstyrelsens anslag för menförestrafiken överflyttas till sjöfartsväsendet.
6. Sjöfartsstyrelsen delegerar beslutfattandet angående förbindelsefartygstrafiken till Åbo lotsfördelning i följande fall:
 - Utö- båtens personalangelägenheter överförs till Åbo lotsfördelning
 - service- och reparationsverksamheten överflyttas i sin helhet till lotsfördelningen
 - Finansieringen och skötseln av menförestrafiken överförs på lotsfördelningen
 - Åbo lotsfördelningen avger utlåtande om understöd för privata personer och sköter den övervakning, som är förbunden med understöden.

Arbetsgruppen för förbindelsefartygstrafiken

VALTION YHTEYSALUSLII-
KENNE SEKÄ
LOUNAIS-SUOMEN SAARISTON
ASUTUS 1984

Merkinnät :

- Yhteysalus
Nimi
Max. matkustajamäärä
Max. henkilöautomäärä
Yhteysalusksen reitti ja laiturit
Tie- tai päätelaituri

Satava
110 matk.
3 Ha

Yhteysalusksen reitti ja laiturit
Tie- tai päätelaituri

Ympärivuotisten asukkaiden
lukumäärä saarella

Saarella on pysyvää asutusta
vain avoveden aikana

Tiedot asutuksesta perustuvat Lounais-
Suomen postipiiriin luetteloon "Turunmaan
saariston asutus" vuodelta 1983 sekä
kuntien antamiin tietoihin

Mittakaava 1 : 400 000

